



嘉绍大桥。

螺钉，每一个都有专人负责检查。

历经3年，钱塘江大桥终于完工，大桥证明了中国人的建桥技术和坚强意志。但在战乱之中，大桥的命运却充满了悲剧性。

大桥刚通车，没有热闹的庆祝仪式，抗日战争全面爆发，杭州城里成千上万的难民拖儿带女走过大桥，向外逃难。有学者认为，如果不是钱塘江大桥连接两岸，使得数十万杭州市民向外逃难，杭州很可能上演南京大屠杀一般的惨烈事件。同时，钱塘江大桥还是运送军用物资的交通要道，是战争的重要补给线。

在建设钱塘江大桥时，茅以升就已经想到了后来可能出现的情况，他在一个桥墩连接处预留了巨大的孔，按照当时军方的要求，将炸药埋进了大桥。那时的火车都为蒸汽机车，所有火车上桥时，都被要求禁止开膛，因为一点火星都可能带来灭顶之灾。

钱塘江大桥建成仅仅89天，茅以升得到了炸桥的命令，这位呕心沥血建成钱塘江大桥的人，指导着技术人员安放引线，做好一切炸桥的准备。最终，为了切断日军运输补给线，茅以升看着自己呕心沥血设计建造、中国人自主建设的第一座现代大桥，被火药炸断。“就像亲手掐死自己的孩子。”他对自己的后人说。

大桥炸毁后，茅以升写下一首诗：“斗地风云突变色，炸桥挥泪断通途。五行缺火真来火，不复原桥不丈夫。”这首诗发泄了茅以升内心的悲愤，也是他对自己许下的誓言，国难之下，茅以升这样的中国工程大师，对民族的崛起和复兴，从未丧失信心。

茅以升的愿望，在钱塘江大桥被炸毁十多年后得以实现，新中国成立后，大桥开始修复，到1953年，修复工程完工，钱塘江大桥恢复了它原本的模样。

在修复钱塘江大桥的同时，茅以升和罗英等桥梁专家，上书中央，建议修建武汉长江大桥，中国桥梁人在苏联专家的帮助下，建成了这座长江上第一座公铁两用桥，1957年正式通车。

1960年，长江上又一座大桥开始建设——南京长江大桥。1967年通车的南京长江大桥是长江上第一座由中国自行设计和建造的双层式铁路、公路两用桥梁，在中国桥梁史上具有里程碑的意义，从此以后，中国拉开了自主建设桥梁的新的篇章。

黄浦江上的桥梁“舞台”

说起桥梁建设，上海人引以为傲，在黄浦江上，一个又一个大桥梦想，逐一实现。

今天，上海人对于沟通浦东与浦西的大桥已经习以为常，但事实上，如此便捷的交通，其实只有26年的历史。

上世纪80年代初，上海有了开发浦东的规划，要发展浦东，首先要解决的就是交通问题，一座跨越黄浦江的大桥，是首要的条件。1982年，上海市政设计院和同济大学同时进行南浦大桥的可行性研究，1983年的全国桥梁会议上，两个单位分别提出了自己的方案。最后，同济大学项海帆的设计得到一致的认可，但是由于资金上的问题，南浦大桥的建设没有马上开始。

一个偶然的情况下，项海帆院士得知南浦大桥可能会由日本的公司设计建造，他与老师、当时的同济大学校长李国豪一起，向上海市政府表达了要自主建桥的决心。终于，1991年，中国第一座大跨度斜拉桥，伫立在黄浦江上。南浦大桥以主跨423米，成为当时中国跨度最大的斜拉桥。2年后，南浦大桥的跨度纪录被黄浦江上另一座斜拉桥——杨浦大桥602米的跨度打破。

新千年以后，世界桥梁建设，进入“中国时代”，中国人的智慧和创新精神，让一座座高难度的大桥，呈现在大江、大河、大海上，呈现在崇山峻岭之中，成为代表中国尖端工程技术水平的国家名片。■